TRIESTE

ED IL

COMMERCIO ORIENTALE

DISCORSO

TENUTO NELLA SALA DELLA BORSA IL DÌ XXX MARZO MDCCCXXXI

DAL

Dr. CARLO MARCHESETTI

TRIESTE

TIPOGRAFIA DEL LLOYD AUSTRO-UNGARICO

MDCCCXXXII

ALLA

SPETTABILE CAMERA DI COMMERCIO

DEGLI INTERESSI DI TRIESTE

TUTELATRICE

Durante il viaggio che mercè la gentilezza della Società del Lloyd, mi fu concesso d'intraprendere l'anno scorso all'Indo-Cina, ebbi occasione di visitare, parecchi dei porti principali dell' Oriente e di persuadermi quale splendido avvenire si potrebbe aprire per la nostra Trieste in quelle lontane regioni, ove anche da noi si giungesse a comprendere quali essere debbano i mezzi per concorrere vittoriosamente nella palestra del commercio mondiale. Sono poche osservazioni, che surrogate da qualche dato statistico, io mi permetto di sottoporre ai saggi apprezzamenti del nostro ceto commerciale, studiandomi di dire liberamente e senza il sussidio di frasi inorpellate, la mia franca opinione.

E con ciò credo contemporaneamente di dare espressione ai sentimenti di gratitudine della nostra Società Adriatica verso la Spett. Camera di Commercio, che già da tre anni generosamente si compiace ospitarci in quest' aula, dimostrando che anch' essa, oltre al campo immediato della sua attività — allo studio delle scienze naturali — sa rivolgere la sua attenzione, almeno per quanto lo concedono le sue deboli forze, ad un' altra scienza, a quella cioè che formò e formerà in ogni tempo la prosperità della nostra patria diletta!

TRIESTE, 22 Febbraio 1882.

Grande, formidabile ferve la lotta sulla terra e sul mare, ma non è la lotta, triste retaggio di barbare etadi, quale s'accende tra due popoli desiosi di distruggersi l'un l'altro, la lotta quale la sogna il canuto guerriero sulla Sprea, *) tra il nitrire de' cavalli ed il funesto rimbombo de' cannoni, tra i gemiti de' moribondi e le maledizioni che s'alzano dalle devastate provincie; non è la lotta quale imprecando alle fratricide gelosie, ricordano tristamente i sommersi di Curzola, di Chioggia, di Meloria: no, è la lotta pacifica, scevra d'odî e di violenze, che si fa ognor più vivace, più accanita al picchio iterato de' martelli, agli sbuffi del vapore imprigionato, al frastuono di volanti rote; è la lotta del lavoro e dell' attività, feconda di nobili emulazioni, che si combatte sulla superficie de' vasti oceani, apportando dovunque i raggi del progresso e dell' incivilimento! Al soffio vitale della libertà s' alza sfolgorando la scienza ed aprendo nuovi orizzonti all' indomito genio dell' uomo, gli addita nuove, insperate fonti di lucro e di prosperità. A quel soffio si destano le forze latenti de' popoli, e, scossa l' antica accidia, fidenti ed animosi si slanciano alla conquista del sospirato velo d' oro. Più il furore delle tempeste non intimidisce l' ardimentose prue, nè l' orrore de' deserti trattiene i passi degli audaci campioni. Innanzi al loro aspetto diradano le impenetrabili foreste, scompaiono le fiere, s' asciugano le vastità di micidiali paludi.

---

*) Vedi in proposito la „Revue de droit international", Febbraio 1881.

L' impulso è dato, e rapida, irrefrenabile l' umanità si spande pe' vergini solchi della terra, nè quasi più vi resta angolo segregato, nel quale non si sia ancora stampata l'orma gloriosa degli irrequieti conquistatori! Non più il sentimento di trepida invidia, di gelosa diffidenza separa l' un popolo dall' altro: un nuovo spirito infiamma i loro petti ed affratellati nella pugna si stendono generosamente la mano, consci che l' unione fa la forza e che sotto l' egida intemerata della libertà, ognor più belle e più fulgide brilleranno le sorti dell' avvenire. Avanti! è il grido poderoso dei trecento milioni d' uomini, che abitano l' Europa e l' America del Nord, tutti intenti alla conquista di qualche nuovo vero, alla festa di qualehe nuovo trionfo; avanti! è il grido irresistibile che risuona da ogni angolo della terra, che trasvola le immensità degli oceani, che ravviva le nudità de' deserti, ch' echeggia dal centro d' ignoti continenti: sublime epopea in cui si trasfonde l' umanità colle sue lotte, colle sue vittorie, al cui paragone ben aride e meschine ci appaiono la reboante poesia delle scuole e la sterile filosofia dei fabbricatori di sillogismi!

Avvenimenti grandiosi, trasformazioni colossali, inattese si compirono sotto a nostri occhi nel corso di pochi anni. Arterie feconde di vita e di prosperità si stesero per ogni dove le vie ferrate, abolendo le distanze, che separavano l' un popolo dall' altro; ausiliari potenti de' mutui commerci, gl' innumerevoli fili telegrafici cinsero la terra in una rete di ferro, lanciando l' umano pensiero sull' ali del fulmine oltre i gioghi inaccessi de' monti, sotto i flutti di pelaghi immensi. Soggiogata la vela dal vapore, mille fumanti prue corsero gli ondosi piani, lacerate le dighe che si frapponevano al loro libero volo, sulle docili acque de' due mari convennero i tesori dell' Oriente a mescersi a quelli dell' Occidente!

In quest' immane trasformazione, che quasi mutò faccia alla terra tutti i popoli si scossero violentemente ed accorsero baldi e fiduciosi a coglierne i frutti. Ognuno approfittando delle doti naturali e raddoppiando di forza, d' energia, cercò d' assicurarsene i vantaggi, quindi un incremento delle produzioni, uno sviluppo delle industrie, un risveglio dell' intraprendenza commerciale. La quiete divenne sinonimo di regresso, e misero chi addormentato nei placidi sonni dell' oggi, non si avvide della vita agitata, convulsa, che gli fremeva d' ogni intorno!

Nè certamente Trieste, „l' operosa intelligentissima Trieste“, come l' appella un distinto economista genovese, potea restarsene

spettatrice tranquilla ed indolente di queste grandi trasformazioni. Il suo commercio, ristretto fin allora quasi esclusivamente al bacino del Mediterraneo, non potea più bastare all' intraprendente attività de' suoi figli. La concorrenza che ogni giorno si facea più viva, più incalzante, più formidabile, dovea spingerli ineluttabilmente a cercare nuove vie d' espansione, nuovi elementi di lucro e di prosperità.

Dieci anni sono or ora volti, dacchè il genio prepotente di Ferdinando de Lesseps, trionfando di tutti gli ostacoli, che gli opponevano la natura e più ancora i bassi raggiri dell' egoismo inglese, dava compimento alla sua opera prodigiosa, al Bosforo egiziano. Il Mediterraneo unito finora unicamente all' Oceano Atlantico per mezzo dello Stretto di Gibilterra, venne per tal modo a trovarsi in diretta comunicazione coi mari dell' Oriente. I varî porti, posti alle sue rive, ai quali fin allora l' Asia si era celata dietro il lontano Capo di Buona Speranza, furono repentinamente avvicinati di molte migliaia di miglia all' India ed alla Cina. Così Marsiglia separata per lo innanzi da Bombay da 5650 leghe, si trovò dopo il taglio dell' Istmo a sole 2374 leghe da quell' emporio indiano.

Più fortunata ancora divenne la posizione di Trieste, dappoichè mentre prima 5960 leghe di mare si frapponevano tra lei e l' India, l' attuale distanza importa solamente 2340, ossia una diminuzione di ben 3620 l. [1]) Il Mar Rosso apparve quasi una continuazione dell' Adriatico e tutto sembrava promettere che a Trieste avrebbero fatto capo i tesori delle ricche e sterminate regioni, che si stendevano al di là dell' Eritreo.

Ma pur troppo i rosei sogni non si avverarono che in parte, e mentre i traffici delle altre nazioni procedono e si allargano a passo gigante, il nostro commercio lentamente, stentatamente si avanza per quei lontani paesi, nè raggiunge quello sviluppo, che a buon dritto potremmo attenderci. [2]) È deficienza di energia, di slancio da parte nostra o ne sono causa condizioni speciali, che a noi non è dato di mutare? A tale richiesta io mi studierò di rispondere, per quanto lo consentano le parche osservazioni ed i dati, che cercai di raccogliere durante il viaggio testè compiuto, felice se qualche mia povera idea avrà la sorte di trovare approvazione presso l' intelligenza del nostro ceto commerciale.

Anzitutto è mestieri considerare la posizione di Trieste rispetto al commercio mondiale. Fin a pochi anni fa un sistema

speciale, protezionista ne' traffici, ultimo retaggio del dispotico monopolio de' secoli trascorsi, inceppava non poco la libera espansione de' commerci. Eredi della ricchezza e della potenza delle gloriose repubbliche italiane, l' Inghilterra e l' Olanda, il Portogallo, la Spagna e la Francia ne aveano ereditato del pari il genio conquistatore ed i vasti concepimenti d' estendere il proprio dominio colla fondazione di colonie nei lontani paesi. Tralasciando di parlare delle regioni al di là dell' Atlantico, mi restringerò a considerare l' importanza, che si ebbero le colonie dell' Asia e quali vantaggi ne ritrassero le differenti nazioni cui appartenevano. Non seguirò già le varie vicende, cui esse nel corso de' secoli andarono soggette, nè la lunga sequela di guerre e di rappresaglie, che finirono colla ruina quasi totale della Spagna e del Portogallo.

Non contenta degli estesi possedimenti, che le offriva l' America, la Gran Brettagna ordì l' audace progetto di contendere ai Portoghesi il dominio delle Indie Orientali. Nel 1600 sorgea la potente Compagnia delle Indie, che da semplice associazione commerciale, divenne nel volgere di due secoli padrona di quasi tutta la penisola indostanica. Da Surate, ove le venne concesso di erigere una modesta fattoria, passò in breve a Bombay, cedutale dal governo inglese verso il tenue compenso annuale di dieci lire d' oro. All' accortezza ed allo spirito intraprendente di quegli arditi mercanti, ben accette si presentarono le guerre intestine, che desolavano l' India, divisa e frazionata in una quantità di piccoli stati, ed or collegandosi agli uni, or debellando gli altri, poco importando da qual parte vi fosse la giustizia e l' equità, giunsero a poco a poco ad impadronirsi di quel vasto impero, ove pochi anni innanzi non possedevano tanta terra, che bastasse a sepellire i loro morti!

L' immenso dominio portoghese nell' India, creato dal valore dei Vasco da Gama, degli Albuquerque, dei Castro, degli Almeida, andava rapidamente sfasciandosi per l' incuria e il despotismo di coloro, che ne erano preposti alla direzione. Dell' immane colosso, che comprendeva tutta la costa del Malabar, Ceylon, le Isole della Sonda, Malacca, le Molucche, che dominava il Golfo Persico ed il Mar Rosso, che avea il monopolio del commercio col Siam, col Pegù, colla Cocincinna, col Camboge, coll' impero dei Birmani, ormai non restava che una larva senza forza, senza autorità, impotente di opporsi all' ognor crescente potenza della Compagnia. Anche i francesi, che lusingati da alcuni primi successi, ed uniti

a parecchi de' più influenti principi indigeni, ebbero l'audace pensiero di soppiantare il dominio inglese, dovettero cedere il campo ed accontentarsi di alcuni esigui territorî senza veruna importanza.

Un'altra nazione, piccola sì, ma forte e vigorosa, ma temprata alle aspre vicende d'una lotta eroica contro la tirannide spagnuola, poco dopo degl'inglesi avea rivolta la sua attenzione alle terre dell'Asia meridionale. L'Olanda, conseguita la sua indipendenza, s'avvide che troppo ristretti erano i confini delle sue terre allo slancio ed all'intraprendenza de' suoi figli. Arditi scorridori de' mari, trafficanti avveduti, anch'essi fondarono lungo le coste dell'India e sulle isole adjacenti una serie di fattorie. Ma troppo era potente la Compagnia delle Indie, per poter competere seco lei sul medesimo campo, e quindi gli olandesi si restrinsero principalmente alle Isole della Sonda, tanto ricche di svariati prodotti.

Ecco adunque le due più feconde regioni dell'Asia in mano dell'Inghilterra e dell'Olanda, che seguendo il costume di allora, le sfruttano ad esclusione di tutte le altre nazioni. Che se anche esse seguirono un sistema di colonizzazione diverso da quello usato dalla Spagna e dal Portogallo, sostituendo ai cosiddetti *porti privilegiati* le *compagnie privilegiate*, ogni loro cura, ogni loro pensiero era rivolto unicamente ad assicurarsi il monopolio dei traffici. Tutta l'organizzazione coloniale di quell'epoca si fondava sul protezionismo ed ignorandosi i benefici effetti del libero scambio, ogni nazione cercava gelosamente di allontanare qualsiasi contatto straniero. A ciò si aggiunse il famoso *atto di navigazione*, promulgato nel 1651 da Oliviero Cromwel, che precluse affatto il commercio alle altre nazioni a tutto favore dell'Inghilterra. Questo atto dispotico, che durò fino ai nostri giorni (1853), quantunque modificato nel corso de' tempi, escludeva ogni concorrenza, proteggendo le industrie nazionali e dando un immenso incremento alla navigazione inglese. Conseguenza naturäle di tale reggime assolutista si fu una dipendenza assoluta della colonia dalla madrepatria e quindi uno scambio dei prodotti del suolo e dell'industria circoscritto alle due regioni. Che se tale sistema dal lato della economia politica è del tutto erroneo, e coll'andar del tempo riesce dannosissimo ad ambedue le parti, non permettendo il miglioramento delle produzioni, e creando uno stato artificiale nell'organismo commerciale, non può negarsi che serve mirabilmente

ad annodare relazioni di scambio ed a rendere più stretto il nesso, che unisce tra di loro le due terre.

Noi vediamo quindi gl' immensi prodotti dell' India affluire ai porti della Gran Brettagna e crearvi quella vasta potenza manifatturiera, su cui è basata la ricchezza di quella industre nazione; noi vediamo d' altro canto gli estesi territorî dell' Indostan, divenuti totalmente tributarî dell' industria inglese, a lei ricorrere esclusivamente nei loro bisogni. Non a torto in un suo recente lavoro il sig. Coulomb compara l' Inghilterra colle sue colonie, ad un organismo maestrevolmente costruito, in cui la madrepatria ci rappresenta l' encefalo, e le colonie un sistema sviluppatissimo di nervi e di ganglî, che ricevono sì l' impulso e l' energia dal centro motore, ma in pari tempo gli servono mirabilmente a perfezionare il grande apparato di forze latenti.*)

Ma l' età nostra, che rovesciò tanti inveterati pregiudizi, che dovunque apportò le idee vivificatrici della libertà, fe' pur crollare quell' edificio artificiale, che fondato sopra il falso principio del monopolio, innalzava ad assioma, che uno stato non possa essere potente, se non a scapito degli altri. I vieti privilegi cessarono e l' Inghilterra, tanto calda un giorno dei sistemi proibitivi, fu la prima a proclamare la libertà del commercio e l' abolizione di ogni inceppamento protezionista. „È questa una delle cause della superiorità civile ed economica di quel gran popolo", scrive a proposito l' illustre Boccardo, „saper cingersi come il filugello di fasce protettive nei giorni d' infanzia e saperle rompere coraggiosamente nell' età della forza e del vigore."

Caddero le barriere, che si opponevano alla libera espansione del commercio, e tutte le nazioni si lanciarono arditamente sui nuovi campi aperti alla loro intraprendenza. Nè Trieste titubò un istante di correre anch' essa la ventura di mari, a lei fino allora sconosciuti, e scendere animosamente in lizza con gli antichi dominatori. Caddero sì le barriere, ma quale sproporzione di forze! [3]) Mentre il lungo sistema coloniale avea sviluppato le forze produttive e consuntive dell' Inghilterra e degli altri stati, dando un impulso potentissimo alla loro marina, producendo una legione agguerrita di operosi commercianti, destando lo spirito d' associazione ed assicurando alle industrie ed al traffico ingenti capitali,

---

*) Sulla potenza marittima della Gran Brettagna. („Rivista Maritt." XII, pag. 95 e seg.)

Trieste giovane ed inesperta, si trovava in un campo nuovo, del tutto ignoto, circoscritta unicamente ai propri mezzi, al proprio slancio, alla propria attività: arringo certamente nobile e glorioso, ma arduo oltremodo ed incerto negli eventi. All'ultima venuta non era sì facile conquistarsi di primo acchito una posizione sicura sulle piazze dell' Oriente, senza uno sforzo straordinario, senza qualche sacrifizio, senza l'appoggio dello stato. Da quanti anni il nostro vessillo sventola sui mari indiani? E quali furono gli sforzi, quali l'intraprese del nostro ceto commerciale ed industriale, quale l'appoggio concesso dal governo?

„Si può fare il giro del globo e non si troverà fuori dello Stretto di Gibilterra *neppure un negoziante* austriaco, fosse anco semplice agente commerciale, che stesse in relazione d'affari colla Madrepatria; ad esclusione degli Stati Uniti d'America e del Brasile settentrionale, l'Austria non ha rapporti commerciali e marittimi, nè relativi trattati con alcuno stato transoceanico. Persino la sua rappresentanza consolare vi è rada anzichenò e sussiste poco più che di nome. I pochi bastimenti mercantili austriaci, che si avventurarono all'azzardo al di là dell'Equatore, godono appena qua e là in alcuni punti principali la più indispensabile tutela e non vi ha Europeo che in quei discosti paraggi si trovi sì privo di consiglio e di assistenza e che si senta tanto derelitto quanto l'Austriaco... Sarà un enigma per le future generazioni, come il potente Impero dell'Istro, mentre assumeva in Europa parte primaria, tenendo colle sue istituzioni e col suo progresso cospicuo rango nello sviluppo intellettuale, con una popolazione svegliata ed attiva di 36 milioni, in possesso di litorali marittimi e di tutti i mezzi occorrenti ad estesi rapporti commerciali, si sia tenuto come a bella posta fuori dell'orbita mondiale, in tempi in cui il commercio trasforma gli altri emisferi.“ Così scriveva or son quasi vent'anni quel benemerito nostro concittadino, che si fu Pasquale Revoltella, *) al cui occhio perspicace chiaramente apparivano e la triste posizione di Trieste e quali dovrebbero essere i mezzi, per ridonarle la sua antica prosperità. Ahimè! quest'aspre parole son pur troppo vere anch'oggi, e noi al di là dello Stretto di Gibilterra e dell'Istmo di Suez, non possediamo

---

*) „Sulla compartecipazione dell' Austria al commercio mondiale“, Trieste 1864, pag. 10 e 11.

neppur un' unica casa commerciale, non abbiamo pur un' ombra di quell' autorità, tanto necessaria in quelle lontane regioni! I battelli del nostro Lloyd hanno è vero attivato un regolare servizio coll' India e colla Cina ed il nome di Trieste non è più del tutto ignorato negli emporî orientali; ma l' utile che ne ritrae il nostro commercio locale, si riduce a ben poca cosa e riesce a vantaggio quasi esclusivo delle società, che hanno in mano i mezzi di trasporto.

Trieste ogni giorno più minaccia di divenire un semplice punto di scalo, al quale le merci affluenti, apporteranno quel vantaggio, che la tanto ambita valigia delle Indie arreca alla città di Brindisi. [4]) E di ciò causa precipua si è la trascuranza nell' annodare relazioni stabili colle piazze dell' Oriente per mezzo di filiali, che mercè la comunanza d' interessi di sommo valore riescirebbero al progresso ed allo sviluppo della patria economia. Noi non abbiamo colonie, non un' isola, non uno scoglio ci appartiene nelle immensità degli oceani, ma che perciò? Non seguendo le incerte orme degli avventurieri, nè conquistando terre col funesto diritto della spada, potrà sorgere la nostra potenza: i tempi del predominio coloniale sono passati ed oggigiorno la prosperità di uno stato si fonda su ben altre basi, sullo studio, sull' attività, sulla intraprendenza forte e coraggiosa, che non si lascia piegare dalle difficoltà, che non vacilla per qualche primo insucesso.

Volgiamo uno sguardo alla Germania: anch' essa non possiede colonie, eppure non c' è angolo sì remoto, ove non sia penetrato qualche figlio intraprendente di Amburgo, di Brema, di Lubecca, di Francoforte; anch' essa non ha colonie, eppure in molti luoghi e specialmente nella Cina e nel Giappone, mercè l' operosità e l' avvedutezza, giunse non solo a competere vittoriosamente cogli inglesi, ma a conquistare addirittura il primato. Il dominio diretto d' uno stato sur una o l' altra delle colonie è al dì d' oggi d' una importanza affatto secondaria, ed il più delle volte anzichè cespite di ricchezza, diviene causa di smembramento di forze e di danno continuo per l' economia della madrepatria. Con poche migliaja di fiorini ogni stato ancora al presente potrebbe procurarsi il lusso d' una colonia, e facilmente si troverebbe qualche isola dimenticata nell' arcipelago della Sonda, qualche tratto di terreno incolto sulle coste dell' Africa, su cui far sventolare il patrio vessillo. Ma con qual prò, o Signori? Che utile ne ritrae la Francia dalle sue colonie di Mahê, di Pondicery nelle Indie Orientali; quale il Portogallo da Goa, da Damao, da Diu, che pur van superbe di

un sì glorioso passato? E l'Italia medesima, quale profitto si ebbe dalla sua famosa Baja d'Assab, che secondo la magniloquenza di qualche entusiasta, dovea divenire fonte inesauribile per le in allora stremate finanze dello stato? Il commercio è quello che dà forza ed importanza alle colonie, e per vero sarebbe ridicolo il pretendere, che col fondare una qualche nuova colonia, esso avesse ad abbandonare le antiche vie per far capo al recente stabilimento, che naturalmente difetterebbe di tutte quelle comodità, che si ritrovano nelle vecchie fattorie.

Chi conosce quanto il commercio sia tenace nel seguire le vie usate, si persuaderà di leggeri, che senza enormi sagrifizî, sproporzionati affatto ai risultati, che se ne ritrarrebbero in un lontano avvenire, non è più possibile creare una colonia, che faccia valida concorrenza agli emporî commerciali, che fioriscono già da lungo tempo, e che quindi ponno considerarsi come scali naturali dei prodotti dei singoli paesi.

L'esempio più eloquente ci viene pôrto dallo stabilimento olandese di Rhiow. Col trattato del 1815 gl'inglesi si videro costretti a restituire all'Olanda i suoi possedimenti asiatici, di cui si erano impossessati durante le guerre napoleoniche. Ma all'avvedutezza di Sir Stamford Raffles riescì di fondare sulla estremità meridionale della penisola di Malacca una nuova colonia, che sotto l'egida di franchigie straordinarie in breve tempo divenne la stazione più importante dell'arcipelago. Singapore, la città dei leoni, l'antico nido dei più feroci pirati di quei mari, in meno d'un lustro era già un fiorente emporio, con una popolazione di 10,000 abitanti e con un movimento commerciale di oltre 20 milioni di fiorini. [5]) Gelosi di tale rapido incremento, gli olandesi, padroni di tutte le terre circostanti, pensarono allora di contraporre a Singapor un'altra città, Rhiow, situata sulla vicina isola di Bintang, dichiarandola egualmente porto franco e concedendole tutte quelle libertà, di cui godea la colonia brittanica. Vana lusinga! il commercio indo-cinese avea già trovato la sua strada naturale e non si lasciò punto sviare dalla fondazione di Rhiow, e mentre al dì d'oggi Singapore conta più di 100,000 abitanti ed ha un movimento commerciale di oltre 234 milioni di fiorini,*)

*) Secondo il „Libro azzurro" esso ascese nel 1879 a fior. 234,273.336 contro fior. 181,332.283 nel 1878.

la città olandese non ricetta che qualche migliajo d' abitanti e piange tristamente sulle sue fallite speranze.

Non è quindi dalla fondazione di colonie, che noi possiamo attendere un risveglio del nostro commercio, ma imitando lo splendido esempio delle città anseatiche, vedremo rifiorire i nostri traffici e spariranno quelle trepide irresolutezze del presente, quei foschi fantasmi dell' avvenire, che paralizzano la nostra energia e ci fanno disconoscere il valore delle nostre forze. Non sapremo anche noi formarci, al pari degli amburghesi, un concetto più vasto di ciò che si chiama commercio mondiale e vincere quella inerzia, che ci tiene attaccati alla patria zolla? Non sapremo liberarci dallo spauracchio di pericoli immaginari, onde la fantasia de' tempi passati si dilettava circondare le terre d' Oriente? Egli è per vero un fenomeno rimarchevole tra una popolazione così attiva e svegliata, quell' abborrimento quasi generale di abbandonare, fosse anche per brevi anni, la terra natia e di cercare all' estero nuovi mezzi di sussistenza, „recando così al di fuori quel tesoro di esperienza, di rettitudine e di cognizione pratica delle cose, che contraddistingue ogni bravo triestino.“ „La nostra inferiorità commerciale“, scriveva non ha guari il Principe Tomaso di Savoja, comandante della *Vittor Pisani*, „dipende in gran parte dalla mancanza d' emigrazione tra le persone colte ed in grado di far conoscere all' estero i nostri prodotti.... Comprendo che il soggiorno sulle coste del Somal e perfino di Aden sia poco piacevole, ma infine una riuscita pressochè certa compenserebbe largamente i pochi anni di sofferenza.“ Eppure, a mio credere, non sarebbe sì difficile destare anche tra noi quello spirito d'intraprendenza, per cui vanno tanto lodati i tedeschi, considerando un po' più davvicino le cause, che si opposero finora ad una saggia emigrazione e studiandone i mezzi, che varrebbero a darle un impulso. Le idee poco esatte, che si hanno presso di noi dei lontani paesi, causate generalmente dalle descrizioni di viaggiatori, che per dar più risalto alle loro opere, non si fanno scrupolo di cospargerle di una buona dose di orrido e di meraviglioso, fanno sì che la maggior parte dei nostri commercianti non si sente punto disposta ad affrontare i pericoli immaginari di quelle inospiti contrade. Troppi sono inoltre gli allettamenti ed i comodi, che circondano la vita della nostra gioventù doviziosa, per anteporre i disagi di un soggiorno prolungato in qualche città dell' India o della Cina all' esistenza tranquilla e neghittosa, che ritrova in

seno alla famiglia. I figli dei milionari di Amburgo e di Brema, che si recano alle più lontane regioni per concorrere col lavoro e coll' intelligenza al consolidamento delle proprie fortune, sono da noi finora una specie del tutto sconosciuta. L' altra parte della nostra gioventù, fornita di buona volontà di lavorare e farsi onore, ma pur troppo sprovveduta di mezzi, si trova inceppata nel suo slancio, ed impotente di schiudersi nuove vie, perde la fiducia in sè stessa e dispera di poter crearsi un avvenire. E se pure qualcuno, sprezzando le difficoltà, che gli si oppongono, coraggiosamente si accinge ad affrontarle, deve in breve avvedersi che il sol buon volere non basta, ed oltre al danno raccoglie bene spesso le beffe di pazzo o di avventuriere, di cui è sì prodiga quella turba di fannulloni, che sciupa miseramente la vita tra le noie uggiose de' caffè, o slanciandosi nel vortice de' piaceri, che in breve ora distruggono le sostanze, acquistate dalla lunga ed indefessa operosità paterna! E questo appunto sarebbe il caso, in cui la munificenza proverbiale de' Triestini avrebbe occasione di brillare in tutto il suo fulgore; munificenza feconda di risultati, che dando vita ad una generazione di valorosi commercianti, contribuirebbe alla grandezza e prosperità della patria. In poche città certamente si spende più che da noi in opere di beneficenza, e non vi è sciagura, che colpisca il più remoto angolo di terra, a cui la generosità di Trieste non si affretti a portar soccorso. Nè l' inesausta carità dimentica la miseria cittadina, a cui largamente provvede in mille modi diversi. Ma mentre ingenti somme vanno spese per tale scopo, si obblia che v' è una carità ben più proficua dell' obolo gettato al mendicante, che spesso non serve che a fomentare il vizio „ed invece di guarire estende, inconscia e generosa, una piaga sociale, passata quasi allo stato di cancrena“; una carità, che benefica e rialza ad un tempo, e della quale non fa duopo attendere la ricompensa nei regni celesti. Col porgere i mezzi di recarsi all' estero a tanti giovani volonterosi ed intelligenti, verrebbe coronata l' opera già sì felicemente iniziata dal benemerito Revoltella, colla fondazione del Corso Superiore di Commercio, e si schiuderebbero nuovi, vastissimi orizzonti all' attività cittadina, che inceppata nella cerchia ristretta di un commercio limitato ed insufficiente, non trova ora modo di svilupparsi. Più e più vivi si fanno giornalmente i lagni sul decadimento del nostro commercio e già qualche fosco profeta vede nascere l' erba per le vie e le piazze desertate, e, prefica incresciosa, intuona la

nenia funebre sull' estremo giorno di Trieste. Fortunatamente tal giorno è ancor molto, molto lontano, e la città nostra ha in sè abbastanza vigore per superare la crisi passeggiera, che è una conseguenza naturale della metamorfosi, che va a subire il commercio in generale. Nessuno certamente potrà meravigliarsi se approfittando delle comunicazioni facilitate e de' rapporti più stretti, l' industriale ritira il materiale greggio direttamente dai luoghi di produzione, anzichè pagare un tributo non indifferente alle piazze intermediarie. Nè ciò avviene da noi solamente, dappoichè dal più al meno, tutti gli emporî commerciali vedono tramutarsi l' indole de' loro traffici, che da semplici transazioni locali, sempre più tendono ad allargarsi e divenire mondiali. Nel valutare condegnamente questo fatto e nel cercare i mezzi per procedere colla fiumana de' tempi, senza lasciarsi sorpassare da alcun rivale, sta l' avvenire, sta la salvezza di Trieste!

L' età progredita richiede in oggi dal negoziante ben altre cognizioni di quelle, che bastavano una volta per le sue limitate transazioni: se un dì era sufficiente l' inviare il giovane, che appena aveva fiutato l' aria di una scuola al banco di qualche altro negoziante per completare la sua educazione pratica, al presente sono l' America, la Cina, il Giappone le università, in cui deve temprarsi il suo ingegno, in cui deve apprendere i mezzi per lottare vittoriosamente colla concorrenza, che ogni giorno si fa più forte! Coll' invio di giovani commercianti, colla fondazione di filiali nei grandi emporî, noi assicureremo alla patria una legione di uomini intraprendenti, apriremo uno sfogo naturale a tante forze, che ora si sciupano inutilmente ed avremo all' estero una rappresentanza commerciale, che stringendo ognor più vive relazioni, darà un potente eccitamento alle industrie nazionali. Perocchè se anche la natura del negoziante è per eccellenza cosmopolita, e molle principale delle sue azioni si è l' utile, sarebbe far un' ingiustizia a suoi intimi sentimenti, non tenendo conto di que' forti legami, che lo avvincono alla patria lontana. E di fatto noi vediamo l' inglese commerciare di preferenza coll' inglese, il tedesco col tedesco, lo svizzero collo svizzero, e nelle più remote regioni contribuire alla prosperità della terra natia, procurandole largo smercio de' suoi prodotti.

E quale vastissimo campo non sta tuttora aperto alla nostra intraprendenza nel lontano oriente! Ivi ci si schiude l' India colle sue inesauribili ricchezze, l' India che sotto un regime liberale si

avanza a passo gigante sulla via dell'incivilimento, sviluppando ognor più le sue immense risorse. I suoi fertili territorî, percorsi da una rete estesissima di vie ferrate, fanno affluire a Bombay, a Calcutta, a Madras, a Tellicery, a Colombo la svariata serie dei loro prodotti. Del suo progresso materiale ci fanno fede le statistiche del suo commercio, e mentre la popolazione di quest' ampio impero non raggiungeva sotto la Compagnia delle Indie che appena 50 milioni, in pochi anni essa si è quintuplicata e conta al presente ben 250 milioni d' abitanti. [6])

Ma al di là dell'India un' altra regione più vasta, più importante ancora, dischiuse or ora i suoi porti ai figli d' Occidente. La Cina ed il Giappone, che da tanti secoli si sottrassero gelosamente ad ogni contatto straniero, non hanno più potuto resistere all' onda irruente della civiltà, che fe' crollare la formidabile muraglia de' pregiudizi inveterati, conquistando quegli sterminati paesi al dominio del commercio mondiale. Colla pace di Nanking (1842) cominciò a vacillare la potenza dell' Impero Celeste, col trattato di Pechino (1860) si sfasciò totalmente l' antico organismo dello stato, basato sull' assurdo sistema di un' assoluta segregazione. Quest' epoca memorabile segna l'alba d' un' êra novella per i popoli dell' Asia orientale. Un terzo quasi del continente asiatico con una popolazione attiva e laboriosa di oltre 500 milioni, entrò nell' orbita de' traffici dei popoli cristiani. E non sono già dei selvaggi ai quali le innovazioni ed i comodi della civiltà appajano lussi superflui, ma è una nazione svegliata, che mercè l' ingegno e l' assiduità, sa moltiplicare i mezzi di sussistenza, che non conosce pregiudizi di casta, nè inceppamenti religiosi, e che, spezzate le antiche barriere dell' isolamento, si slancia animosa sui nuovi campi apertile dal progresso. Venti secoli prima che alle rive del Tebro sorgessero le mura di Roma, la civiltà cinese brillava di già luminosa sulle sponde del Kiang e del Hoango, e mentre l' Europa tutta giaceva ancora ravvolta nelle tenebre della barbarie, l' Impero Celeste vedea solcate le sue terre da una rete di vie e di canali, vedea prosperare città ed emporî, vedea l' arte strappare intere provincie alla sterilità mercè la regolazione dei fiumi ed il prosciugamento di vaste paludi, vedea infine diffondersi ovunque i beneficî di una provvida amministrazione. [7])

Meno esteso di superficie, il Giappone non la cede punto per importanza alla Cina, ed in grazia della sua felice posizione e dello stato d' incivilimento de' suoi abitanti, è chiamato ad

occupare nell'Asia quel posto, che l'Inghilterra seppe acquistarsi tra gli stati europei. L'immense ricchezze del suolo, che finora aveano permesso un isolamento totale di quel paese, non bastano più pei nuovi bisogni creati dal contatto degli stranieri. E quantunque i traffici sieno ancora nell'infanzia ed il commercio soggiaccia a delle restrizioni, pure il movimento nei porti aperti agli europei va progredendo rapidamente ed accenna a prendere dimensioni colossali. Nessuno stato ebbe a subire in sì breve tempo modificazioni sì radicali, quanto il Giappone, il quale destato improvvisamente da una scintilla della nostra civiltà, compì in pochi anni il progresso di più secoli. È vinto l'antico pregiudizio, che riguardava oltraggiosa la nostra presenza sul sacro suolo del Giappone, ed il forestiero non incontra che simpatica accoglienza, ove prima avea da soffrire il più umiliante trattamento.

Scomparse le difficoltà ed i pericoli, che si opponevano allo stabilimento degli europei nell'estremo oriente, migliaia di arditi commercianti vennero a sfruttare il vergine terreno della Cina e del Giappone, e noi vedemmo sorgere una serie di case fiorentissime in quasi tutti i porti principali dell'Impero e specialmente a Hongkong, a Canton, a Shangai, a Tientsin, a Fuschian, a Nanking, a Jokohama, a Kokodate, ecc. Ivi non sono l'aure infuocate dell'India, non il livido spettro di febbri micidiali, che attentino all'esistenza dell'europeo, ma un clima mite, un'eterna primavera rendono men vivo il desiderio della patria lontana.

I brevi termini imposti al presente discorso, non mi concedono di parlare più diffusamente di questi scali importantissimi, il cui movimento commerciale ascende a parecchi miliardi di fiorini. Ma è doloroso il vedere che mentre quasi tutte le nazioni prendono parte più o meno attiva a questo ingente traffico, l'Austria e con essa Trieste vi manchino del tutto.

Un nobile tentativo venne fatto or ora dalla solerte Società del Lloyd e l'esito superò l'aspettative. Il nostro vessillo venne accolto dovunque con gioia ed incoraggiata da sì bei risultati, la nostra marina schiuderà nuovi porti al patrio commercio. La prova è vinta e le nostre vaporiere contenderanno vittoriose il possesso del mar cinese ai superbi piroscafi delle due più petenti Società del mondo. Nella lotta accanita che sta ora impegnandosi tra il nostro Lloyd e la Società Peninsulare e le Messaggerie francesi,[8]) impensierite per la nostra comparsa in quelle acque, ov' esse dominavano da assolute padrone, noi abbiamo l'attestato più

eloquente, che anche l'estero sa apprezzare e temere le nostre forze, e che unica causa del nostro deperimento economico, si è la poca fiducia in noi stessi, che non ci permette di mirare oltre la cerchia antica e di far debito uso dell'esuberanti risorse nazionali.

Ma per prendere definitivo possesso di quelle terre feconde, fa duopo d'un'azione combinata di tutti i fattori, e mentre la nostra marina ci emancipa dai porti stranieri, il nostro commercio è chiamato a far conoscere in quelle lontane regioni i prodotti delle nostre industrie, alle quali non son più bastevoli gli aviti sfoghi. Nè ciò puossi raggiungere senza il sussidio di intime relazioni con quei paesi, senza una conoscenza profonda dei gusti e delle costumanze di quelle popolazioni. Nè tale conoscenza può aversi dalle osservazioni superficiali, imperfette, che l'uno o l'altro dei viaggiatori è in istato di fare in una rapida corsa, ma richiede indagini pazienti ed uno studio accurato delle condizioni locali, attuabili unicamente con una dimora prolungata.[9]) I nostri industriali devono persuadersi che gl'Indiani, i Cinesi ed i Giapponesi non sono popoli selvaggi, che non sappiano distinguere l'una merce dall'altra ed ai quali qualunque cosa stia bene, ma che anche da loro, come nella vecchia Europa, e forse ancor più, la moda domina tiranna co' suoi capricci, colle sue bizzarrie e dà la preferenza a coloro, che sanno adattarsi alle sue esigenze. [10])

E qui vorrei citare l'esempio della Svizzera, di quello staterello, che ad onta della sua picciolezza e sterilità, ad onta della deficienza di marine, seppe conquistare alle sue industrie uno dei primissimi posti sul mercato mondiale. E ciò esso raggiunse con un apprezzamento intelligente dei mezzi, che si richiedono per lo spaccio de' suoi prodotti, erigendo numerose filiali in tutti i centri principali e facendo percorrere continuamente le lontane regioni da viaggiatori oculati, coll'incarico di osservare i mutamenti di moda e di darne tosto conto alle rispettive fabbriche.

Che le nostre industrie, in quanto a bontà possano sostenere il confronto con quelle degli altri stati, nessuno vorrà certo porre in dubbio, chè il plauso universale che si ebbero alle varie esposizioni, troppo è recente, per abbisognare di altre testimonianze. In che dunque sta la nostra tanto lagrimata inferiorità?

A me sembra che da noi il commercio e l'industria riflettano pur troppo la malaugurata divisione politica, che tarpa le forze dello stato, per cui vi manca quello spirito di associazione, quell'armonico lavorìo, che forma la potenza economica delle altre

nazioni. La mala prevenzione, che tiene discosto l' interno da Trieste ed impedisce una fusione dei capitali, non può che arrecare ad ambidue le più tristi conseguenze. Col riavvicinamento vicendevole, colla riacquistata coscienza, che solo nell' accordo reciproco sta il segreto di una comune prosperità, cesserà quella incerta posizione, che è tanto nociva allo sviluppo del benessere commerciale!

Dissi necessaria la concorrenza armonica di tutti i fattori, nè qui può sottacersi la parte importantissima, che spetta al governo nel prestare il suo valido appoggio all' iniziativa privata. Troppo lungi dal mio assunto mi trarrebbe l' enumerare i cento peccati d' ommissione, di cui la città nostra sventuratamente ne deve sopportare le funeste conseguenze. [11]) Io non posso che accennare di volo lo stato deplorevole della nostra rappresentanza consolare al di là di Suez, per dimostrare la condizione anormale in cui ci troviamo, di fronte alle altre nazioni.

In tutto quell' immenso tratto di terre, che dal Mar Rosso si estendono fino all' estremo Giappone, noi non possediamo che *un unico* console austriaco effettivo ed anche questi in una piazza importantissima sì, ma con la quale finora non abbiamo pur troppo dirette comunicazioni. [12]) A Shangai risiede il nostro console generale, ma a Hongkong, a Jokohama, a Singapore, a Colombo e negli altri porti dell' India, a chi sono affidate le mansioni delicate della nazionale rappresentanza? Quale assistenza puossi attendere dai cosiddetti consoli onorarî, che per lo più sono tedeschi od inglesi, ed ai quali gl' interessi nostri stanno tanto lontani? Potrà il capo di una casa amburghese, che contemporaneamente porta il titolo di console austriaco, favorire di buon animo lo sviluppo del nostro commercio, che gli viene a far concorrenza? E diffatto, o Signori, i nostri consolati nel lontano oriente non sussistono che di nome, e non hanno solitamente altro scopo, che di soddisfare la meschina vanità di qualcuno, che desidera brillare ai ricevimenti ufficiali nella splendida uniforme gallonata di console austriaco! Eppure più che non si creda, sarebbe per noi vantaggioso il possedere almeno negli emporî principali dei consoli effettivi, che occupandosi di preferenza di questioni commerciali, avessero a fornirci dettagliate relazioni. Quante volte il nostro commerciante e più ancora l' industriale non sanno a chi rivolgersi per avere qualche informazione sui prodotti di quelle lontane regioni? E il più delle volte le loro richieste non vengono neppur degnate di risposta!

E qui per incidenza vorrei far risaltare l' indubitata importanza, che avrebbe una diffusione maggiore delle opere che trattano di que' paesi, per mezzo delle quali il nostro mondo commerciale potrebbe farsene un' idea ben diversa di quella, che ne abbia generalmente. Non già opere compilate da qualche fabbricatore di libri sulle esperienze raccolte nella circumnavigazione della propria stanza, ma lavori coscienziosi, che al pari di quelli pubblicati dal Dr. Scherzer nella parte commerciale della relazione della „Novara“ ed in esito all' ultima spedizione all' Asia Orientale, ci porgano un quadro veritiero di quelle regioni.

Ma oltre all' appoggio morale che lo stato dovrebbe assicurarci colla creazione di consolati effettivi, di non poco vantaggio riescirebbe una saggia compartecipazione della marina da guerra nell' iniziamento di relazioni commerciali. L' ammiraglio Paris diceva al contrammiraglio Serre sul punto che questi stava per salpare alla volta del Pacifico: „Souvenez vous que la marine a perdu le prestige de la distance et de l' inconnu; si elle veut conserver la haute situation qu' elle a longtemps occupée dans l' opinion publique, il faut qu' elle se rende utile; l' officier navigant doit être le pionnier de la science, l' officier commandant doit être le délégué des nos académies.“ Se la marina ha perduto il prestigio della distanza e dell' ignoto, può per altro far molto per la scienza e pel commercio. „La maggior utilità, che offre ad uno stato la sua marina da guerra in tempo di pace,“ scriveva il Barone Revoltella, „sta forse appunto nel poter inviare i propri navigli in porti esteri.“ Con ciò l' autorità viene maggiormente raffermata e si fanno rispettare i trattati internazionali, con ciò vengono schiuse nuove vie e raccolto un tesoro di preziose cognizioni, che presto o tardi non mancheranno di portare i benefici lor frutti. Quale compito più nobile per l' intelligente ufficialità della nostra marina, che il contribuire nei periodi di pace al prosperamento materiale della patria e così lenire almeno in parte i danni, che alla pubblica economia arreca la triste necessità delle armate stabili!

L' ora che fugge non mi permette di dire degli altri eccitamenti validissimi, che lo stato potrebbe e dovrebbe dare al commercio ed alle industrie, eccitamenti di tanto maggior valore nelle odierne circostanze, inquantochè i nostri rapporti con le piazze transoceaniche son tuttora nei primordi e sempre più forte diviene la concorrenza, che ci è duopo sostenere, se non vogliamo esser

del tutto schiacciati.[13]) Le son gruccie, è vero, questi appoggi governativi, ma se la marina francese non isdegnò in questi ultimi giorni di appoggiarsi alle medesime, se l' Italia richiede imperiosamente anch' essa le sue gruccie patentate, arrossiremo noi forse, se in grazia di questi aiuti, il commercio tornerà a ravvivarsi, se le industrie marittime, che pur fan parte sì ragguardevole della nazionale ricchezza,*) e che in oggi son divenute monopolio quasi esclusivo di un' unica società, prenderanno un più libero sviluppo e ci emanciperanno in parte dall' intromissione straniera, che nel nostro porto assorbe oltre il 41 % del movimento marittimo?[14])

Signori! Più che mai viva si combatte al presente la *lotta per l' esistenza* tra le nazioni del mondo civile e più che mai quindi è necessario di raccogliere le forze, di prepararsi alle battaglie, di sostenersi vicendevolmente, per respingere gli attacchi nemici. Varie sciagurate circostanze ci hanno fatto perdere del tempo preziosissimo ed hanno pôrto occasione alle nostre rivali di strapparci una parte de' traffici.[15]) Ma a che vale l' inutile rimpianto, a che servono le oziose recriminazioni, se dalle tristi esperienze non attingiamo il vigore necessario a superare gli ostacoli, che ci stanno di fronte? Guai se nei nostri petti scende lo sconforto a farci perdere la fiducia nell' avvenire, guai se ci lasciamo sopraffare dal funesto pensiero, che la stella di Trieste accenni ad impallidire e che a noi sia impossibile ridonarle l' antico fulgore!**) No! Trieste, che in tempi difficilissimi, stremata di forze, oppressa dai veneti, tradita dai capitani cesarei, impotente di far giungere la sua voce a chi dovea prestarle soccorso, si mantenne ognora invitta contro tutte le avversità che congiuravano a suoi danni; Trieste, che mercè l' intelligente operosità de' suoi figli, seppe raccogliere la gloriosa eredità della regina dell' Adria[16]) ed occupare uno de' più floridi posti tra gli emporî commerciali, no, Trieste non può arrestarsi vilmente innanzi all' emule sue ed abbandonare il nobile arringo, in cui si decidono i suoi più vitali interessi, da cui dipende la sua esistenza medesima! Sono forse esauste quelle doti speciali, quell' attività instancabile, quella fermezza di propositi, quello slancio, quella rapidità nell' accogliere

---

*) Veggasi in proposito l' interessante lavoro di U. Silvagni: *Le colonie e l' avvenire d' Italia.* („Riv. Europea" 1880, p. 652).

**) Vedi in proposito l' eccellente *Rapporto sulla situazione sfavorevole dell' Austria nel commercio mondiale.* Trieste, 1865, p. 3.

e valutare le utili innovazioni, per cui i Triestini in ogni tempo si meritarono plauso universale? „Il napoletano e il veneziano“, scrive l' egregio prof. Errera, „possono compiacersi talora del *dolce far nulla* e reclamare, più del buon diritto, l' assistenza pubblica; il triestino no; esso non sarà mai nè pigro nè accattone.“ [17]) Via dunque gl' infausti presagi, via que' neri fantasmi, che minacciano oscurare la serenità del nostro splendido orizzonte, via le ingenerose paure, le funeste trepidanze, lo sterile sciupìo di lugubri lamentazioni! Non volge al tramonto la stella di Trieste, e già si squarcia e dirada quella nube oscura, che velava i suoi vividi raggi, già la veggo ascendere luminosa le vie del cielo, e diffondere in ogni parte del mondo la sua fulgida luce. [18]) All' opra adunque, valorosi figli di questa nobile terra, chè dal vostro senno, dalla vostra attività, attende fiduciosa la patria la sua redenzione avvenire!

NOTE.

1) Le diminuzioni di distanza per i varî porti sono le seguenti:

Indicazione dei PORTI		Distanza fino a Bombay per il Capo	Distanza fino a Bombay per il Canale	Diminuzione delle distanze
Costantinopoli	leghe	6100	1800	4300
Malta	„	5840	2062	3778
Trieste	„	**5960**	**2340**	**3620**
Marsiglia	„	5650	2374	3276
Cadice	„	5200	2224	2976
Lisbona	„	5350	2500	2850
Bordeaux	„	5650	2800	2850
Le Havre	„	5800	2824	2976
Londra	„	5950	3100	2850
Liverpool	„	5900	3050	2850
Amsterdam	„	5950	3100	2850
Pietroburgo	„	6550	3700	2850
Nuova York	„	6200	3761	2439
Nuova Orleans	„	6450	3724	2726

Elie Sorin: Suez — Histoire de la jonction de deux mers. — Paris 1870, p. 215.

2) Movimento marittimo nei porti principali del Mediterraneo durante l'anno 1880.

PORTI	Navigli a vela Numero	Navigli a vela Tonellate	Navigli a vapore Numero	Navigli a vapore Tonellate	Totale Numero	Totale Tonellate
APPRODI						
Marsiglia	5.611	864.778	3.988	2,769.047	9.599	3,633.825
Genova	3.682	474.387	1.993	1,404.494	5.675	1,878.881
Trieste	5.550	321.865	1 658	790.066	7.208	1,111.931
Venezia	2.023	134.151	667	471.673	2.690	605.824
PARTENZE						
Marsiglia	5.705	700.753	3.986	2,868.069	9.691	3,568.822
Genova	3.641	444 883	2.028	1,427.673	5.669	1,872,556
Trieste	5.505	330.827	1.695	790.815	7.200	1,121.642
Venezia	1.999	133.844	671	475.561	2.670	609.405

Confrontando il movimento del 1880 con quello del 1879 abbiamo per:

Marsiglia	un aumento di	604.039	tonellate
Genova	„ „	51.891	„
Trieste	„ „	21.623	„
Venezia	una diminuzione di . .	64.980	„

3) Più d' ogni commento mi sembrano eloquenti i dati comparativi delle flotte commerciali, che i vari stàti possedevano nel 1880, desunti dalle statistiche dell' Ufficio Veritas (*Repertoire Gener. de la Marine merc. de toutes les pays, etc.*) Per i bastimenti a vela sono considerati solamente quelli, che hanno un tonellaggio di almeno 50, per quelli a vapore di almeno 100 tonellate.

STATO	Bastimenti a vela		Bastimenti a vapore		Totale	
	Numero	Tonellate	Numero	Tonellate	Numero	Tonellate
Inghilterra .	18.352	5,486.666	3.787	2,773.082	22.139	8,259.748
Norvegia . .	4.160	1,371.720	148	49.067	4.308	1,420.781
Germania . .	3.113	953.856	277	203.322	3.290	1,157.178
Italia . . .	2.936	913.782	103	72.813	3.039	986.595
Francia . . .	2.772	541·853	335	277,781	3.107	819.634
Russia . . .	1.875	426.226	166	82.834	2.041	509.060
Svezia . . .	1.979	399.237	258	69.292	2.237	468,529
Olanda . . .	1.112	332.750	111	118.260	1.223	451.010
Austria-Ungh.	599	237.790	82	62.114	681	299.904

Il totale della marina mercantile austriaca, compreso anche il piccolo cabotaggio, importa 2285 navigli a vela con 252.887 ton. e 111 piroscafi con 63.711 tonellate.

4) La nostra statistica commerciale non tiene conto delle merci che passano per Trieste in semplice transito, per cui non mi è dato suffragare quest' asserzione coll'autorità delle cifre. Che buona parte degli aumenti nel movimento commerciale non sia che apparente, e dovuta al quantitativo maggiore di merci, che arrivano in transito, è pur troppo un fatto, che non ha bisogno di sussidi numerici. E per vero, che le condizioni materiali della città nostra non vadano migliorando, ci è fatalmente provato dai risultati di quel barometro infallibile della prosperità d' un paese, che si è il dazio consumo. Ad onta che la popolazione di Trieste aumentasse negli ultimi dieci anni di ben 18.235 abitanti, ossia del 14·8 %, le rendite del dazio-consumo (sulle carni e bevande) ci presentano una notevole diminuzione, come appare dal seguente prospetto.

1870 . . .	f. 1,782.407	1876 . . .	f. 1,885.977
1871 . . .	„ 1,869.354	1877 . . .	„ 1,846.957
1872 . . .	„ 1,969.091	1878 . . .	„ 1,775.172
1873 . . .	„ 1,921.181	1879 . . .	„ 1,797.509
1874 . . .	„ 1,895,472	1880 . . .	„ 1,731,622
1875 . . .	„ 1,911.954		

5) L' importanza di Singapore, che giornalmente va aumentando, mi obbliga d' estendermi più a lungo intorno a questo fiorente emporio. Dall' accuratissima pubblicazione annuale del *Blue Book for the Straits Settlements*, tolgo i seguenti dati statistici, che credo possano interessare il nostro commercio.

Nel 1879 entrarono nel porto di Singapore 1943 navigli con 1,510.497 tonellate, di cui 1303 con ton. 1,405.869 carichi e 140 con ton. 104.628 vuoti. Di questi appartenevano alla bandiera inglese 1154 con ton. 894.180 ed all' estera 789 con ton. 616.317.

Nell' istesso periodo partirono da Singapore 2236 navigli con 1,300.158 ton., di cui 2034 con ton. 1,147.052 carichi e 202 con ton. 153.116 vuoti. Alla bandiera

inglese appartenevano 1340 nav. con 767.802 ton. ed all'estera 896 nav. con 532.366 ton. Le nazioni europee vi erano rappresentate nel modo seguente:

STATO	Arrivi		Partenze		Totale	
	Navigli	Tonellate	Navigli	Tonellate	Navigli	Tonellate
Inghilterra. .	1.156	894.180	1.340	767.802	2.496	1.661.982
Francia . . .	135	196.041	98	141.541	233	337.582
Olanda . . .	227	137.876	261	112.397	488	250.273
Germania . .	136	100.941	130	90.721	266	191.662
Spagna . .	63	62.941	56	52.521	119	115.462
Italia. . . .	20	18.501	25	21.722	45	40.223
Danimarca .	18	11.283	21	14 073	39	25.336
Norvegia . .	8	5.435	6	4.798	14	9.233
Russia . . .	5	6.018	3	2.558	8	8.576
Austria . . .	1	1.820	2	2.293	3	4.113
Belgio . . .	1	2.249	—	—	1	2.249
Svezia . . .	1	1.010	2	1.024	3	2.034
Portogallo. .	1	226	1	226	2	452

Il massimo commercio ha luogo con Hongkong (322 navigli con 413.866 ton.), coll' India olandese (1038 navigli con ton. 391.270), colla Cina (137 navigli con ton. 176.386), coll'India Inglese (158 nav. con ton. 182.663), col Siam (477 nav. con ton. 212.331), con Penang e Malacca (528 nav. con ton. 191.690.)

L'importazione totale di Singapore raggiunse nel 1879 la somma di 56,278.292 dollari contro dollari 47,259.337 del 1878, quindi un aumento di 9,018.955.

L'esportazione fu di 49,250.238 dollari contro 39,421.921 del 1878, quindi un aumento di 9,828.317.

Le nazioni europee vi presero parte nelle proporzioni seguenti:

		Importazione	Esportazione	Totale
Inghilterra	doll.	11,612 358	7,992.567	19,612.358*
Francia .	„	783.088	1,327.736	2,110.824*
Germania	„	550.028	336.651	886.679
Italia . .	„	92.077	66.293	158.370
Olanda. .	„	80.443	26.246	106.689*
Austria .	„	17.011	93.007	110.018
Turchia .	„	74.600	—	74.600
Spagna. .	„	540	4.519	5.059*

Presso a Singapore sorge un altro florido emporio, Penang, che ebbe nel 1879 un'importazione di 20,818.198 dollari ed un'esportazione di 22,604.909 doll.

* Non compreso il movimento da e per i possedimenti inglesi, francesi, olandesi e spagnuoli dell'Asia.

C) Per dimostrare l' importanza del commercio nell' India ed il suo continuo incremento, riporterò le cifre del movimento commerciale nelle varie Presidenze negli ultimi tre anni.

		Bengala	Bombay	Madras	Sind	Burma ingl.
1875-76	Import. Rup.	188,477.197	170,801.432	44,542.899	3,456.600	16,855.768
	Esport. „	244,930.024	227,433.484	74.656.325	17,198.884	37,386.771
	Totale „	433,407.221	398,234.916	119,199.224	20,655.484	54,242.539
1876-77	Import. Rup.	193,192.793	210.429.626	38,794.324	3,233.231	22.382.972
	Esport. „	266,998.492	256,670 705	70.078.743	16,648.737	38,645.441
	Totale „	460,191.285	467,100.331	108,873.067	19,881.968	61,028.413
1877-78	Import. Rup.	243,488.488	260,358.412	36,224.445	3,911.357	22 831.964
	Esport. „	312,655.236	238,763.864	58,645.915	16,639.198	46,704.275
	Totale „	556,143.684	499,122.276	94,870.360	20,550.555	69,536.239

Nel solo porto di Bombay il movimento commerciale ascese nel 1879 a 403,524.154 rupie contro 499,060.553 dell' anno precedente. Le principali nazioni che vi presero parte sono le seguenti:

STATO		Importazione 1877 - 78	Importazione 1878—79	Esportazione 1877 78	Esportazione 1878—79	Totale 1877—78	Totale 1878—79
Inghilterra	Rup.	194,968.783	112,865.317	74,537.851	71,170.096	269,506.634	184,035.413
Cina . .	„	25,646.296	27,858.626	69,216.747	72,355.052	94,863.043	100,213.678
Francia .	„	1,632.579	2,019.585	30,033.004	18,055.498	31,665.583	20,075.083
Italia . .	„	1,972.167	2,059.198	12.402.050	10,915 892	14,374.217	13,005.090
Austria .	„	1,083.974	948.854	11,417.310	9,018.845	12,501.294	9,967.699

Dall' apertura dell' Istmo di Suez il commercio di Trieste coi possedimenti inglesi dell' Asia ci diede i seguenti risultati:

		1869	1870	1871	1872	1873	1874
Importazione	f.	—	8,279.922	17,383.693	17,131.442	15,413.210	16,046.062
Esportazione	„	68.553	1,362.003	1,673.403	1,489.821	1,147.932	1,336.842
Totale	f.	68.553	9,641.925	19,057.096	19,621.263	16,591.142	17,382.904

		1875	1876	1877	1878	1879	1880
Importazione	f.	17,609.086	20,587.241	17,304.205	19,093.087	20,050.651	26,383.719
Esportazione	„	1,037.360	1,284.703	1,546.194	1,929.147	1,459.696	2,927.726
Totale	f.	18,646.446	21,771.943	18,859.399	21,022.234	21,510.347	29,211.445

Gli articoli principali del nostro commercio colle Indie furono nel 1880:

Importazione

Cotone	Q.M.	296.761	Pepe	Q.M.	2.324
Caffè	„	27.712	Salnitro	„	3.744
Semi diversi	„	21.759	Frumento	Ettol.	2.173
Olio di palma e cocco	„	10.336	Tamarindo	Q.M.	1.745
Canape e jute . . .	„	17.345	Seme di ravizzone .	„	1.150
Pelli diverse . . .	„	6.993	Gomme	„	1.036

Esportazione

Carta	Q.M.	19.042	Frutta diverse . . .	Q.M.	558
Farina	„	3.992	Conterie	„	552
Filati e manifatture .	„	3.844	Chincaglierie . . .	„	490
Zucchero raffinato . .	„	3.003	Zolfanelli	„	443
Birra	„	2.168	Vini e spiriti . . .	„	430
Cemento idraulico . .	„	1.857	Colori diversi . . .	„	418
Vetrami	„	1.160	Tavole, travi, ecc. .	Pezzi	21.365
Ferro lavorato . . .	„	640	Carte da giuoco . .	Dozz.	34.715

Venezia ebbe durante la stessa epoca il seguente movimento commerciale coll'India (in fiorini).

		1869	1870	1871	1872	1873	1874
Importazione	f.	—	—	3,819.192	4,913.995	21,747.736	16,484.136
Esportazione	„	—	—	517.581	467.640	658.292	1.198.509
Totale	f.	—	—	4,336.773	5,381.635	22,406.028	17,682.645
		1875	1876	1877	1878	1879	1880
Importazione	f.	14,692.572	15,097,572	11,171.744	13,244.993	12,646.507	14,774.394
Esportazione	„	2,078.326	1,517.458	1,806.188	1,687.952	1,889.928	2,736.302
Totale	f.	16,770.898	16,615.030	12,977.932	14,932.945	14,536.435	17,510.696

7) La statistica di Hongkong offre un quadro eloquente dello sviluppo che va acquistando il commercio cinese. Nel 1879 approdarono a Hongkong 2729 navigli con 2,470.645 ton. (senza tener conto delle 24.508 *giunche*, ossia navigli di cabotaggio, con 1,624.038 ton.) e partirono 2774 navigli con ton. 2,493.694 (più 23.913 *giunche* con 1,624.038 ton.). Com'è naturale, il massimo contingente venne fornito dalla bandiera inglese con un tonellaggio complessivo di 3,707.335. Appresso agli inglesi vengono i francesi con 322.710 ton. ed i tedeschi con 274.138 ton. Le altre nazioni non erano che parcamente rappresentate, come si vede dall' annessa tabella.

STATO	Importazione		Esportazione	
	Navigli	Tonellate	Navigli	Tonellate
Inghilterra . . .	1.990	1,895.021	2.007	1.902.314
Francia	107	160.079	114	162.631
Germania	251	135.214	262	138.924
Spagna	65	23.472	65	23.313
Danimarca . . .	19	12.580	17	11.034
Olanda	8	4.289	8	4.287
Russia	5	4.710	5	3.854
Norvegia	11	7.003	1	173
Italia	3	2.400	4	3.124
Svezia	4	1.490	4	1,533
Belgio	—	—	1	2.297
Portogallo . . .	1	632	2	1.533

Il rapporto pubblicato ultimamente dal dipartimento statistico di Shangai sul movimento commerciale della Cina dell'anno 1880 ci dà le seguenti cifre in fiorini austr. (calcolato 1 Haikwan Teal = 3.60 fior.).

	1879	1880
Import. . . .	269,018.726	285,456.272
Esport. . . .	260,202.543	281,380.903
Totale . .	556,221.269	566.837.175

Nell'ultimo quinquennio 1875-80 il movimento commerciale nei porti della Cina aperti agli europei ascese per la

Importazione a f. 2.941,200.000
Esportazione „ „ 1.563,000.000

Al commercio cinese presero parte nel 1880

l'Inghilterra	con	441,187.000	f.
gli Stati Uniti d'America	„	37,120.000	„
il Giappone	„	20,536.000	„
la Russia	„	16,200.000	„

La portata dei navigli entrati e sortiti nel 1880 ammontava a 15,874.352 tonellate, ossia 2 milioni più dell' anno precedente, di cui appartenenti alla

Inghilterra .	9,606.156	(60·5 %)
Cina . . .	4,828.499	(30·4 %)
Germania .	632.044	(4· %)

8) Al 1 Ottobre 1880 partì il primo vapore del Lloyd per la Cina ad inaugurare le nostre relazioni con que' lontani paesi. La *Peninsular and Oriental Comp.* che unitamente alle *Messageries maritimes* esercita il servizio postale, mise in opera tutti i mezzi per osteggiare ed intimidire il nostro Lloyd, e non contenta di aver esercitato una forte pressione sui negozianti di quegli scali, col minacciar loro di raddoppiare il nolo nel caso avessero osato caricare merci sui nostri battelli, inviò un piroscafo straordinario coll' ordine di precedere d' un giorno la partenza dei nostri legni e di accettare le merci a qualsiasi condizione. Eppure ad onta di questa guerra ad oltranza il nostro vapore trovò carico completo ed ebbe un utile non indifferente, per cui la Società del Lloyd decise d' intraprendere non sei viaggi, come era preventivato, ma ben nove all' anno.

9) Secondo i *Returns of the Treade of the Treaty Ports for the year 1880*, pubblicati dalla Dogana imperiale di Pechino vi esistono in Cina 385 firme straniere, delle quali sono

Inglesi . . .	236	Russe . . .	16	Olandesi . .	1
Tedesche . .	65	Spagnuole . .	4	Svedesi . . .	1
Americane. .	31	Danesi . . .	3	Stati non compresi nel trattato	9
Francesi . .	16	Giapponesi . .	3		

L' Austria e l' Italia vi *brillano* per la loro assenza!

10) A queste esigenze i nostri industriali non hanno finora voluto piegarsi ed il risultato si è l' esclusione quasi totale dei loro prodotti dal mercato indocinese. Un grande lagno, che loro viene mosso, si è la poca uniformità delle merci, per cui l' esportazione non può prendere quell' andamento sicuro e regolare, quella progressiva diffusione, che s' acquistarono i fabbricati delle altre nazioni. Nel commercio con que' paesi bisogna inoltre tener conto di una quantità di piccoli accessori, che a primo aspetto parrebbero d' un' importanza affatto secondaria, poichè non di rado viene rifiutata una merce, anche migliore, unicamente per il modo d' impacco, il formato, ecc. che non corrispondono ai gusti del compratore. Un amico di Bombay, il quale con lodevole esempio ha iniziato un commercio di esportazione dei nostri prodotti, e col quale visitai più volte i bazar di quella città, mi assicurò che lo spaccio d' una merce, e specialmente dei filati, dipendeva per lo più da una marca a vivi colori, rappresentante qualche scena della mitologia indiana!

11) Non avendo il presente discorso il compito di offrire un rapporto esauriente sullo stato del nostro commercio, ma limitandosi unicamente ad alcune poche considerazioni sui nostri rapporti coll' Oriente, non credo necessario di toccare le questioni tanto complesse e tanto importanti circa alle nostre neglette comunicazioni terrestri, alle relative tariffe, al credito, ecc. ecc , questioni sulle quali venne già tanto scritto, senza che pur troppo *colà dove si puote ciò che si vuole*, vi si abbia data quell' importanza, che si avrebbero a ragione meritato.

12) Dei 24 consolati che l'Austria possiede nei differenti porti dell'India e della Cina, 11 sono affidati a tedeschi e 10 ad inglesi. Sarebbe pretender troppo nè certamente francherebbe la spesa, il richiedere che in ogni porto risieda un console effettivo; il governo dovrebbe però concedere la carica di console onorario, almeno per quanto è possibile, a connazionali, i quali certamente si prenderebbero un po' più di cura dei nostri interessi. Dacchè a Bombay venne chiamato a rappresentarci un egregio nostro concittadino, non sarebbe più sì facile che si ripetesse lo strano qui-pro-quo del *Mister K. K. Oester*, (per k. k. österreichisches Consulat), che fece tanto ridere al tempo della visita del Principe di Walles alle Indie orientali. (Novembre 1875.)

13) Non istà a me il suggerire di qual genere debbano essere gli appoggi governativi da concedersi alle industrie nautiche. I nostri cantieri hanno già cominciato a dimostrare che sapevano fare da sè emancipandosi dagli opifici inglesi. Dei nostri 111 navigli a vapore non più di 52 con 34.613 ton. vennero costruiti all' estero. Più confortanti ancora sono i risultati che si ottengono confrontando il numero de' piroscafi esciti dai nostri cantieri e comperati all' estero nell' ultimo decennio, colle cifre degli anni anteriori.

	Prima del 1870		Dopo il 1870	
	Numero	Tonellate	Numero	Tonellate
Fabbricati in cantieri nazionali . .	11	6.471	48	22.425
Comperati all' estero	38	26.532	14	8.281

Uno sguardo alla seguente tabella comparativa dell' attività dei cantieri di Trieste e di Genova, ci dimostra il progresso soddisfacente delle nostre industrie marittime. Negli ultimi sei anni vennero costruiti i seguenti navigli nei cantieri di

	Trieste		Genova	
	Navigli	Tonellate	Navigli	Tonellate
1880 . .	36	6.603	36	4.270
1879 . .	55	9.940	25	4.157
1878 . .	28	4.262	35	9.316
1877 . .	25	3.054	28	16.108
1876 . .	27	2.439	61	35.378
1875 . .	34	5.200	87	51.067

L' arsenale del Lloyd e gli altri opifici affini trovansi ormai in istato di soddisfare a qualunque esigenza, senza dover ricorrere all' estero. Sarebbe quindi tempo che si pensasse a dare un incremento alla nostra marina, onde render possibile l' attivazione di nuove linee, tanto importanti pel nostro sviluppo commerciale, che annodando nuove relazioni coi lontani paesi, contribuirebbero non poco alla prosperità di Trieste e dell' intera monarchia. La Francia spende annualmente per sussidiare le linee di navigazione a vapore ben 28 milioni di franchi, ed il suo movimento marittimo è addirittura quadriplicato dal 1848 al 1869 ed accresciuto del 25 % dal 1870 al 1878. L' Italia spende per tale scopo 8,370.868 lire, mentre l' Austria non ne sborsa che sole 4,767.555. E checchè si strilli da qualcuno in parlamento contro le sovvenzioni governative, egli è certamente denaro messo ad usura quello, che serve a far prosperare la navigazione ed il commercio, ben più utile allo stato della comprita di qualche nuovo cannone o della costruzione d' una qualche nuova corazzata! „Sire“, diceva Colbert a Luigi XIV, „spendete per la marina, chè quello che vi toglie con una mano, ve lo rende coll' altra.“

*

14) Movimento marittimo nei principali porti del Mediterraneo secondo bandiere durante gli anni 1879 e 1880.

		1879				1880			
		Bandiera nazionale		Bandiera estera		Bandiera nazionale		Bandiera estera	
		Navigli	Tonellate	Navigli	Tonellate	Navigli	Tonellate	Navigli	Tonellate
Marsiglia	a vela	5.741	595.954	5.255	952.320	6.222	489.203	5.094	1,076.308
	a vapore	5.836	3,314.295	1.957	1,637.024	6.957	4,024.352	2.026	1,612.764
	totale	11.575	3,910.249	7.212	2,589.344	13,179	4,513.555	7.120	2,688.072
Genova	a vela	6.179	786.328	760	237.473	6.730	736.188	593	183.084
	a vapore	1.731	1,143.774	2.035	1,441.205	1.813	1,223 748	3.209	1,608.419
	totale	7.910	1,930,102	2.795	1,678.678	8.643	1,959.934	3.802	1,791.503
Trieste	a vela	8.836	429.146	4.636	359.129	6.888	338.145	4.169	314.547
	a vapore	2.328	955.874	757	467.801	2.526	970.852	827	610.029
	totale	11.164	1,385.020	5.393	826.930	9.414	1,308.997	4.996	924.576
Venezia	a vela	2.974	189.028	1.253	117.433	2.804	163.637	1.218	104.358
	a vapore	334	147.433	1.032	699.156	335	234.164	1.003	713.070
	totale	3.308	336.461	2.285	816.589	3.139	397.801	2.221	817.428

La proporzione quindi tra la bandiera nazionale e l'estera è la seguente:

	Tonellaggio totale		Bandiera nazionale		Bandiera estera	
	1879	1880	1879	1880	1879	1880
Marsiglia. . . .	6,499.593	7,202.647	60·17 %	62·67 %	39·83 %	37·33 %
Genova	3,608.780	3,751.437	53·48 %	54·31 %	46·52 %	45·69 %
Trieste	2,211.953	2,233.573	62·61 %	58·56 %	37 39 %	41·44 %
Venezia	1,153.050	1,215.229	29·18 %	34·49 %	70·82 %	65.51 %

15) Volgiamoci d'attorno. Ovunque vita, energia, progresso, mentre da noi tutto accenna ad un ristagno, ad una fatale fiacchezza. Le cifre colla loro terribile eloquenza sono pur troppo lì fredde, minacciose a rammentarci ogni istante che sarebbe ora di svegliarsi dal funesto letargo. Ecco Fiume, cui pochi anni fa Trieste volgea appena uno sguardo di pietà, raddoppiare in poco più d'un lustro il suo movimento commerciale, mentre nell'istesso periodo Trieste non giunse ad aumentarlo che circa del 12 %. Il seguente prospetto meglio ancora ci dimostrerà il continuo progressivo aumento di Fiume e l'inerzia nei commerci di Trieste.

Movimento totale (via di mare e via di terra) del commercio di **Fiume** e di **Trieste** in fiorini autr.

	FIUME			TRIESTE		
	Import.	Esport.	Totale	Import.	Esport.	Totale
1875	18,558.840	23,663.590	42,122.430	233,693.026	190,354.414	424,047.440
1876	19,636.840	28,904.876	48,541.716	218,116.805	193,281.069	411,397.874
1877	19,199.206	28,640.981	47,840.187	238,480.314	209,869.041	448,349,355
1878	22,979.462	27,216.510	50,195.972	237,718.350	209,859,499	447,577·849
1879	30,082.663	37,837.526	67,920.189	253,090.694	212,059.073	465,149,767
1880	30,515.128	46,559.106	77,074.234	246,999.621	212,202.145	459,201.766

16) Valore delle merci importate ed esportate da Trieste e Venezia via mare dal 1870 al 1880 in fiorini austr.

	TRIESTE			VENEZIA		
	Import.	Esport.	Totale	Import.	Esport.	Totale
1870	125,869.534	100,423.376	226,292.910	28,044.161	20,609.034	48,653.195
1871	156,330.182	110,472.113	266,802.295	33.364.550	23,277.834	56,642.304
1872	156,893.245	97,682.580	254,575.825	46,645.348	21,284.390	67,929.738
1873	140,165.376	92,376.763	232,542.139	67,585,987	30,789.989	98,375.976
1874	128,362.522	92,657.928	221,020.450	59,602.046	28,480.422	88,082.468
1875	137,767.643	102,442.449	240,210.092	44,107.942	25,543.971	69,651.913
1876	139,194.816	97,896.374	237,091.190	55,756.750	18,539.752	74,296.502
1877	140,277.466	105,880.563	246,158.029	48,030.082	17,793.986	65,824.068
1878	133,534.451	112.507.605	246,042.056	46,733.563	19,722.901	66,456.464
1879	144,871.873	116,633.441	261,505.314	64,186.379	21,409.311	85,595.690
1880	135,033.299	117,194.636	252,227.935	51,714.345	20,453.245	72,167.590

Non senza interesse riesce un prospetto comparativo fra Trieste e Venezia dei principali articoli di commercio, come risulta dalla seguente statistica:

Statistica degli articoli principali del commercio di Trieste e Venezia.

			TRIESTE						VENEZIA					
			1875	1876	1877	1878	1879	1880	1875	1876	1877	1878	1879	1880
Caffè	Imp.	Q.M.	148.499	176.039	138.759	158.190	154.697	132.517	35.559	39.096	29.440	28.787	30.165	23.310
	Esp.	„	38.698	37.760	34.761	35.356	47.661	35.026	6.209	2.999	3.983	2 635	1.801	2.091
Cotone greggio .	Imp.	„	355.130	397.705	362.597	328.310	328.457	444.246	158.459	166.408	155.397	145.252	136.473	174.360
	Esp.	„	66.228	53.707	45.002	44.570	16.345	57.400	11.470 –	846	1.709	8.453	7.163	3.445
Filati e Manifatt.	Imp.	„	32.737	35.225	43.384	35.649	47.352	21.991	7.639	8.520	8.176	8.447	12.426	9 074
	Esp.	„	65.666	52.347	54.033	65.806	80.098	71.961	11.357	7.456	7.332	10.916	13.971	17.904
Cereali	Imp.	„	1,029.691	1,263.979	926.431	994.043	1,207.442	1,171.556	204.236	621.717	413.138	712.194	1,703.223	1,014.147
	Esp.	„	1,354.337	1,095.249	1,858.002	1,653.217	1,539.439	1,055.907	312.307	249.812	177.688	104.231	223.295	252.162
Frutta	Imp.	„	598.094	520.431	615.203	465.280	515.007	478.439	63.547	88.015	87.246	86.939	121.870	106.021
	Esp.	„	143.548	206.608	93.697	106.524	193.703	187.521	33.633	22.443	13.425	14.129	11.885	2.268
Zucchero . . .	Imp.	„	7.897	2.387	13.126	1.404	1.889	1.450	11.690	10.108	31.088	7.075	57.089	9.993
	Esp.	„	113.222	176.127	222.598	338.060	415.826	403.656	1.052	533	3.726	163	3.537	266
Vini e Spiriti .	Imp.	„	93.886	112.812	128.964	96.932	108.956	164.667	46.742	73.115	113.530	64.076	73.921	131.281
	Esp.	„	118.987	97.752	117.712	200.559	124.943	158.018	2.567	914	1.345	1.324	855	1.984
Birra	Imp.	„	136	217	74	84	97	163	4.324	5.215	4.880	4.536	4.291	5.330
	Esp.	„	64.101	60.397	65.062	93.975	86.391	77.728	205	586	241	419	421	507
Olio d'oliva . .	Imp.	„	221.948	119.887	208.603	98.191	154.919	83.541	146.133	86.099	105.125	67.872	155.280	51.106
	Esp.	„	50.228	19.525	35.106	12.945	27.675	26.874	1.344	400	680	1.258	1.291	588
Petrolio . . .	Imp.	„	155.749	209.293	349.321	291 587	425.924	388.547	36.708*	46.787	93.829	38.052	80.117	46.956
	Esp.	„	22.339	23.800	43.399	26.923	30.470	30.402	9.717	6.071	9.964	8.276	12.932	5.841
Olii diversi . .	Imp.	„	41.948	71.003	89.693	70.231	85.023	83.162	19.037	26.107	58.025	44.424	59.966	78.081
	Esp.	„	1.816	2.522	2.038	2.587	3.593	4.283	190	139	1.026	2 766	1.141	4.827
Gomme . . .	Imp.	„	28.283	29.880	28.574	29.801	44.429	50.312	2.203	1.878	2.105	3.322	4.818	3.970
	Esp.	„	14.988	15.763	14.838	12.655	24.580	20.052	735	1.260	1.141	611	1.693	426
Doghe **) . . .	Imp.	Fior.	130.602	117.699	115.698	78.952	54 294	58.374	21.344	19.176	7.524	3.986	4.802	11.777
	Esp.	„	9,730.366	7,403.779	6,790.492	6,197.141	5,822.553	8,803.822	12.643	8.048	3.042	4.934	6.982	4.923
Legnami da costruzione	Imp.	Pezzi	148.309	68.235	172.578	116.098	109.470	259.739	90.760	210.108	65.757	63.757	30.527	34.155
	Esp.	„	10,563.261	10,682.500	11,266 669	11,322.187	12,897.144	12,318.053	1,619.592	2,132.530	1,960.995	1,793.208	1,930.188	2,622.946
Pelli	Imp.	Q.M.	64.659	58.184	73.390	71.534	74.636	70,627	10.680	8.509	6.503	10.063	14.407	9.574
	Esp.	„	20.774	22.100	23.358	22.633	24.321	23.606	3.308	2.476	4.215	5.321	7·714	5.474
Vallonea . . .	Imp.	„	210.909	192.619	157.104	171.466	181.238	128.791	19.194	31.519	18.086	14.633	21.754	17.293
	Esp.	„	29.120	32.924	24.137	20.129	26.795	28.372	658	1.049	1.416	866	208	302

* Calcolando il barile a 143 e la cassa a 29·45 chili. — ** I valori delle doghe sono calcolati sulla base del prezzo medio pel quinquennio, cioè di f. 2.75 al centinaio le doghe di faggio, e di f. 20·5 quelle di quercia.

17) *Trieste commerciale e marittima.* "Rivista maritt." 1874 p. 117.

Non credo che sarà discaro ai triestini, se trascrivo alcune lodi al loro indirizzo di questo distinto economista veneziano. Dopo aver constatato gli ostacoli contro i quali la città nostra deve lottare, continua: „Se queste sono difficoltà per Trieste, vi fanno però contrasto lo stato degli animi e gli abitanti della città e dei dintorni, ai quali si dedicano alacremente alle industrie ed ai traffici. Ma ciò che sopratutto piace nei triestini è la virtù dello scambio e il sentimento del commercio, divenuti una condizione naturale della loro vita. La esattezza, la puntualità, la decisione, il colpo d'occhio, sono ancora una qualità propria di quella gran parte dei cittadini che si dedica agli affari. Essi non lasciano a mezzo gli utili propositi, non abbandonano in sul nascere le imprese profittevoli; e così nessuna buona idea rimane inattuata, quando è svolta praticamente da uomini che abbiano le pubblica fiducia. Da questo deriva una certa sicurezza nel mercanteggiare, molta rapidità nell' accogliere un progetto e nel mandarlo ad effetto. A me parve inoltre che nell' animo della popolazione queste attitudini speciali sieno così radicate, da formare una seconda natura: sicchè gli stessi triestini fanno le meraviglie e si stringono nelle spalle se altri trae da ciò un argomento di lode, quasichè tale loro virtù fosse tanto ovvia che nemmeno si dovesse addarsene. Ma un' altra dote peculiare di questi negozianti e banchieri, è la facilità di mutare indirizzo alla propria operosità. Una crisi, un deviamento del commercio generale, un commercio speciale attivato ad altri sbocchi, un' artificiale oscillazione di valori o un duraturo disaggio, non bastano a svigorire ed allentare la lena di questa popolazione. Essa è talmente convinta di dover *fare*, che ha concepito un' idea del *lavoro* assai diversa degli altri italiani. Il lavoro deve appunto per i triestini vestire un carattere vario, molteplice, quasi proteiforme; esser tutt' altra cosa nella domane da quello che era nel jeri, sicchè mentre generalmente si vede anco nella gente più abituata all' operosità, una sosta ogni qual volta si nota una mutazione di forma o di sostanza al commercio, quivi, o la interruzione non si avverte o è null' altro che un preparativo a maggior solerzia. È certo però che il governo non dovrebbe fare a fidanza in questa molteplice attività triestina, e che anzi in breve ordine di anni essa forse verrà meno quando non sieno state assecondate le aspirazioni mercantili del paese o almeno non sieno rimossi gli ostacoli, che si frappongono all' elaterio delle forze cittadine. Le quali, come dicemmo, sono talvolta represse dal governo, anzichè assecondate per mancanza di vie di comunicazione." E quest' ultime parole il governo dovrebbe notarsele per bene nella mente e persuadersi che l' importanza di Trieste per la monarchia è troppo grande, per iscusare più oltre quella fatale noncuranza, in cui son lasciati i suoi interessi più vitali, o per permettersi dei pericolosi esperimenti, le conseguenze dei quali non si possono prevedere.

18) Sembra che oramai si cominci finalmente a comprendere che la rovina di Trieste non avverrebbe senza danno immenso dell' intera monarchia e che di fronte al decadimento continuo del nostro commercio, le blande parole ed i semplici vellicamenti non apportano alcun vantaggio. È con somma compiacenza, che apprendiamo che il Governo intende perorare energicamente in Parlamento a favore della città nostra e proporre delle misure atte a portar novella vita nelle membra illanguidite. E sarebbe ben ora! Intanto la solerte Società del Lloyd apre nuove linee transoceaniche ed intende allacciare Trieste coi porti occidentali

Marchesetti dott. Carlo

Trieste ed il Commercio orientale. Discorso.

Trieste, Lloyd, 1882

in 8°

[illegible] pp.

d'Europa. Già dalle nostre rive salparono i primi piroscafi per Nuova York e per l'America del Sud, e tutto promette che specialmente la seconda linea sarà coronata da splendido successo, avendo dovuto rifiutare buona parte del carico per mancanza di spazio. Anche il nostro commercio coll'Oriente va prendendo miglior andamento, come ce ne fa fede il bollettino pubblicato dall'Amministrazione del Canale di Suez. Ad onta che la nostra marina occupi una posizione tanto inferiore alle altre nazioni, essa seppe tuttavia acquistarsi il quarto posto nel movimento del Canale, come risulta dall'annessa statistica. Nel 1880 transitarono il Canale 2017 navigli con un complessivo tonellaggio ufficiale di 2,860.448, suddiviso ra i seguenti stati:

Stato	Nav.	Tonell.
Inghilterra	1.519	2,247.306
Francia	103	177.771
Olanda	69	124.083
Austria	60	75.820
Italia	52	71.039
Spagna	35	56.245
Germania	38	33.162
Russia	32	29.607
Turchia	11	7.203
Egitto	14	8.032
Diversi	34	35.180

L'Inghilterra vi prese quindi parte per 78·28 %, l'Austria per 2·65 %. Nel 1879 i navigli austriaci, che passarono il canale, non erano che 40 con un tonellaggio *lordo* di 71.405.